86-06087/

July 2, 1986

The Honourable John C. Crosbie, Q.C., P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Sir:

In accordance with the provisions of section 152 of the Financial Administration Act, I have the honour to transmit to you the statement of accounts of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1986.

In my message last year, I expressed the view that 1984 had indeed been an eventful one for the operators and users of the Seaway. Little did we know then what events 1985 had in store for us. Without a doubt, it proved to be the most unusual year in the history of the waterway.

For one thing, traffic dropped by more than 20% over the previous season — a very unwelcome and unexpected development, particularly since 1983 and 1984 had showed encouraging signs of recovery from the 1981 recession. Sharp declines in grain and iron ore, the two commodities which account for over 60% of our total shipments, were the prime cause of last year's poor traffic performance. The 37.3 million tonnes on the Montreal-Lake Ontario section and 41.8 million on the Welland represent the lowest cargo levels recorded in more than 15 years.

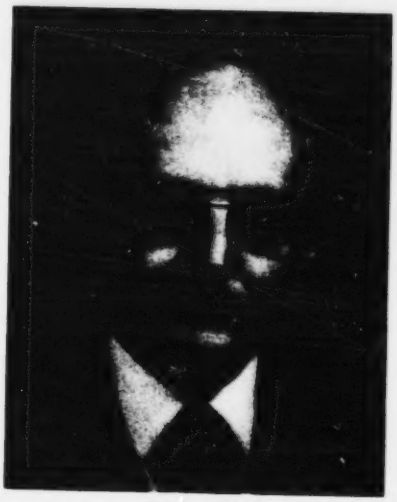
The drop in cargo tonnage was, of course, reflected in the Authority's financial accounts. Total income for 1985/86, including investment income, fell to $57.0 million which was $12.4 million down from budget and $13 million below the $70.1 figure reached in 1984/85. Total expenses, on the other hand, were higher than anticipated and the resultant loss for the year of $25.2 million was the largest incurred since the Authority was refinanced in 1977. Despite this, however, the Corporation because of its financial reserves, was able to remain on a self-supporting basis for the eight consecutive year — a situation which is clearly in jeopardy if Seaway traffic does not soon return to more normal levels.

Operationally, the 1985 season also proved to be an unusual year for the Seaway. Since it opened, the system has had an enviable record as a safe and reliable transportation mode but last season two serious interruptions to navigation occurred, one caused by a blowout of a section of wall at Lock 7 on the Welland, and the other resulting from the collision of a ship with the St. Louis bridge on the Beauharnois Canal. These events, coupled with the accident at the Valleyfield bridge late in the 1984 season, have done nothing to enhance the system's reputation for dependability.

It is obvious that we have a real challenge before us in helping to refurbish the Seaway's image and I would like to assure you that the Authority will be doing everything possible in 1986, and beyond, to achieve this objective. I might add also that notwithstanding the difficulties and hardships they caused, the unfortunate interruptions which marred the latter part of the 1984 and 1985 seasons did demonstrate very clearly how important a role the waterway plays in the total North American transportation network.

I am confident that the current problems facing us will be dealt with successfully and that the Seaway will continue to provide a safe, reliable and economical transportation system for many years to come.

Respectfully yours,



W.A. O'Neil

Traffic

During 1983 and 1984 there had been encouraging signs of a revival in Seaway traffic after the sharp declines induced by the worst economic recession since World War II. Unfortunately, however, cargo tonnage on the system during the 1985 season dropped by over 20% compared to the year previous — the most precipitous year-to-year decline the waterway has experienced since it opened in 1959. On the Montreal-Lake Ontario section, tonnage was only 37.3 million, the lowest level since 1969. On the Welland Canal, one would have to go back to 1963 to find a figure below the 41.8 million tonnes recorded last season.

This situation was particularly disturbing because it was so unexpected. Prior to the opening of the season, indications were that traffic for 1985 would be about the same as 1984. As it turned out, however, there was a decrease of over 10 million tonnes on the MLO and more than 12 million on the Welland. Of added concern, moreover, was the fact that this decrease occurred during a year in which the general economic picture was favourable, especially in Canada where growth in the G.N.P. of about 5% was recorded.

A look at the commodity breakdown for traffic last season makes the reason for the decline pretty obvious. A sharp drop in the two major components of Seaway cargo — grain and iron ore — accounts for almost all of the overall loss in tonnage for 1985. With respect to grain, exports from North America fell dramatically in the face of plentiful world supplies and extremely competitive market conditions. Canadian and U.S. grain shipments via the Seaway dropped about 30% compared to the previous year and the total of some 16 million tonnes for 1985 represents a substantial decline from the 25-million-tonne average experienced over the preceding seven years.

Iron ore movements continued to suffer from the recession in the U.S. steel industry, especially in the mid-west area which traditionally draws the major share of its supplies from the Great Lakes/St. Lawrence area. Ore shipments through the MLO section fell to less than 9 million tonnes, while on the Welland they were below 7 million — quite a drop from the 20-million-tonne levels recorded less than ten years ago.

As would be expected in these circumstances, commercial vessel transits last season also declined substantially.

However, in assessing this rather bleak traffic picture for 1985, we should not overlook the fact that other transportation systems that compete with the Seaway — the railways, the Mississippi barge route, and the east and west coast ports — also recorded some substantial declines, particularly in grain and iron ore movements. Obviously, these two sectors of the North American economy, on which the Seaway has traditionally depended for so much of its total traffic, are experiencing serious problems. Thus, until this situation improves, it would not be realistic to anticipate much of a revival in the steady upward growth trend characteristic of the waterway prior to the onset of the recession in 1981.

In short, the present outlook does not indicate that traffic on the Seaway will improve significantly during 1986. Although overall economic conditions remain generally favorable, with continuing growth being forecast in the G.N.P. for both Canada and the U.S., the prospects for grain and iron ore remain discouraging. World grain markets show no indication of becoming less competitive and the problem for both countries will be to retain existing sales levels rather than anticipate much improvement. To some degree, an easement in Canada's present short supply situation could help our export sales but, at the same time, the decline in the U.S. dollar vis-à-vis other major currencies, together with that government's export enhancement program, could make some inroads into traditional Canadian markets. The way it looks now, any increase in Seaway grain traffic this year will probably be in U.S. exports, rather than Canadian.

With regard to iron ore, there are few signs at present that the U.S. mid-west steel industry is likely to emerge from what appears to be a chronic state of recession and, therefore, it is not expected that Seaway shipments of this commodity will rise much, if at all, from the low levels recorded last year. Similarly, the outlook for coal, with the reactivation of Ontario Hydro's nuclear energy plants, coupled with the declining price of oil, is not encouraging for this other important segment of Seaway traffic.

To sum up the traffic picture, one might conclude, in the light of 1985's experience, that these recent developments reflect structural changes in commodity flows on the system that will be with us on a long-term basis. This is, of course, a possibility, but it should not be forgotten that quite dramatic fluctuations in Seaway tonnages have happened in the past and, moreover, that world market conditions are volatile rather than static. In other words — change is the name of the game. While the users and operators of the Seaway should realize that the record traffic levels enjoyed in the late 1970's may not return for some time to come, there are still tens of millions of tonnes of cargo to be carried by vessels that will continue to use the Seaway as the most economical transportation route available.

Finances

The significant decrease in traffic in both sections of the system during the 1985 navigation season resulted in a shortfall of revenue in the amount of $12.4 million from what had been budgeted for the year. The total income of the Authority, including that from investments, amounted to $57.0 million as compared to $70.1 million for 1984/85.

Total expenses amounted to $82.2 compared to a budget of $78.5 million for 1985/86 and included unusual and unbudgeted items in the amount of $12.8 million. These unforeseen items, in the nature of professional services and extraordinary maintenance, were related to the incidents at Lock 7 and approach walls on the Welland Canal section, and the bridges in the Montreal-Lake Ontario section. In an attempt to maintain a balance in the budget, certain low priority projects were deferred but, unfortunately, the value of the deferrals was not sufficient to offset that of the unusual items.

The end result of the unexpected reduction of revenues and increase in expenses during the year 1985/86 was a loss of $25.2 million — the largest recorded since the refinancing in 1977. However, despite having incurred this substantial loss, the Authority was able, because of its financial reserve, to remain on a self-supporting basis for the eighth consecutive year.

The financial outlook for 1986/87 is perhaps a little more promising with respect to revenue. A slight traffic increase, combined with a revision to the Tariff of Tolls on the Welland Canal section, should generate some additional income. Nevertheless, the amount of expenses budgeted exceed that of revenues, and a loss $15.9 million is anticipated. Losses of this magnitude for two consecutive years will cause a serious depletion in the Authority's financial reserve, and will increase the difficulty of maintaining the self-sustaining mandate during subsequent years.

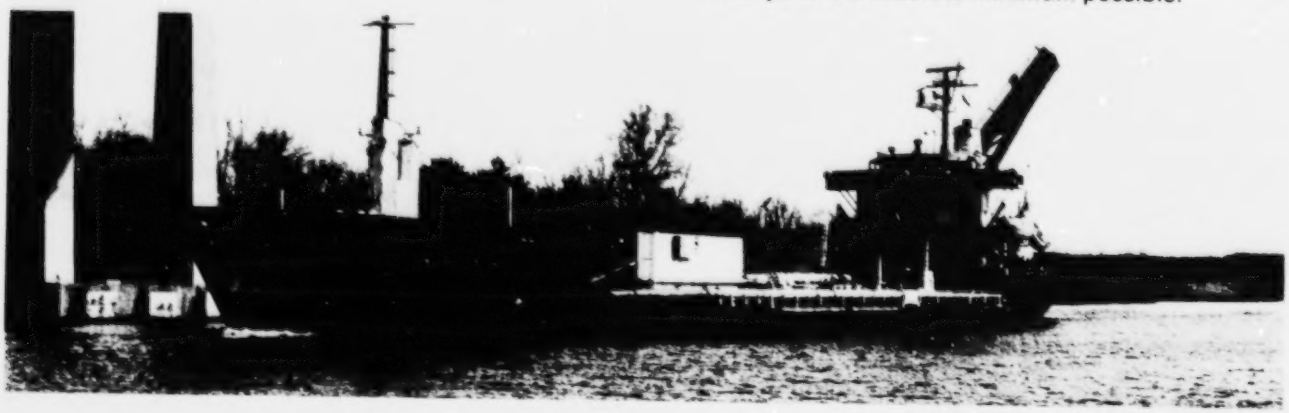
Operations

The Seaway opened to navigation on April 1, 1985 and at that time the system from Montreal to Port Colborne was generally open water. Navigation aids in the Montreal-Lake Ontario section were commissioned on April 5 and full 24-hour navigation commenced as of that date. Fairly heavy ice conditions were experienced in the eastern end of Lake Erie until April 22. While vessel transits were slowed and icebreaker assistance had to be provided, in general the conditions did not impede navigation in this area.

The closing of the 1985 navigation season occurred on December 30. Although weather and ice during the closing phase were not as favourable as those experienced during the last several years, icebreaker assistance and special equipment to combat ice at locks allowed the Authority to continue operations and successfully clear all vessels from the system.

Two serious incidents caused interruptions to navigation during the 1985 season. The first one occurred in the Welland Canal when a blowout of a section of the east wall at Lock 7 halted navigation from October 14 to November 6. This interruption caused a backlog of seventy-seven (77) upbound vessels and fifty-three (53) downbound vessels which was cleared up by November 12. The second delay occurred in the Beauharnois Canal when a downbound vessel struck the St. Louis bridge closing the canal to shipping from November 29 to December 5. Upon resumption of navigation, there were twenty (20) upbound vessels and fifty-four (54) downbound vessels waiting for transit, creating a backlog which was cleared up by December 11.

It should be emphasized that in both these unfortunate accidents, the strenuous and dedicated efforts by Seaway personnel and private contractors hired to assist the Authority, kept traffic delays to the absolute minimum possible.



During 1985/86, a number of major works were undertaken throughout the Seaway system in addition to a large number of normal routine type maintenance activities. In the Montreal-Lake Ontario section, the installation of new shafts in sheave assemblies of bridges at Caughnawaga and St. Lambert Lock continued. In the Welland Canal, work continued on the stabilization of tie-up walls below Lock 8 and the rebuilding of a section of the wall at Ramey's Bend below Lock 8. Major, permanent repairs were carried out to the west lock wall at Lock 7. Repairs have also been made to the east lock wall at Lock 2 and the centre wall of the twinned Lock 5. The implementation of the Welland Canal Traffic Control Improvement Program continued and the new system is scheduled to be operative in the summer of 1986.

Other Matters

It is probably fair to say that 1985 is a year that both the users and operators of the Seaway would prefer to forget. Events worth remembering, however, include the agreement between the Canadian and U.S. Seaway entities to extend through 1986 the freeze on toll increases on the Montreal-Lake Ontario section of the system which has been in effect since 1984. On the all-Canadian Welland section, however, the Authority reluctantly implemented a 15% increase in the 1985 tolls level in an effort to cover at least a part of the substantial deficit incurred on that part of the system. It has been said, of course, that it is not logical to raise rates in the face of a declining demand for Seaway service, but it should be noted that the increase in question (the first since 1983) is quite modest — amounting to about 6% on the average for vessels transiting both sections of the system. This translates, in monetary terms, into about 1/5 of a cent for a bushel of grain, for example, or some 7¢ per tonne. The Authority is confident that increases of this order of magnitude will have no measurable effect on commodity flows through the Seaway in 1986.

It should be emphasized that, because of certain events, our major concern at the present time is in maintaining user confidence in the integrity of the Seaway as a safe and reliable transportation system. Ironically, this is the first time the organization has ever had to seriously address this issue. Since 1959, the waterway has had an enviable record in this regard, particularly as far as interruptions to navigation resulting from structural failure are concerned. In fact, less than 1% in total downtime on the system over the years has arisen from this source. Nevertheless, recently there have been two serious interruptions to navigation on the Seaway caused by structural failures — the first to the Valleyfield Bridge in November 1984 and the second to Lock 7 on the Welland Canal in October 1985. A further traffic delay resulted from the collision of a ship with the St. Louis Bridge in November 1985. These accidents, although unrelated and unpredictable, have certainly not helped to improve the image of the Seaway — notwithstanding a long history of relatively trouble-free operation.

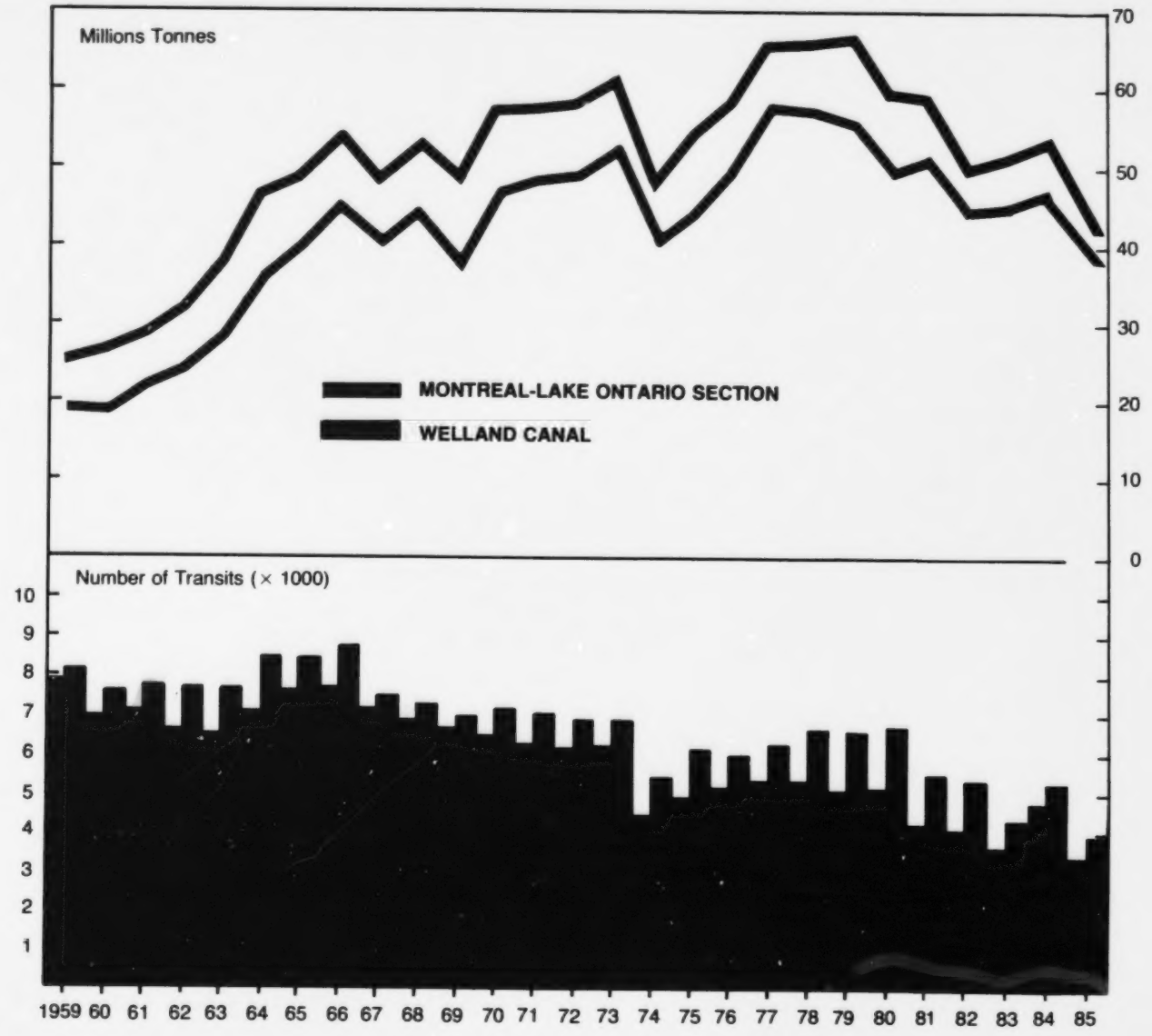
We have, therefore, a real challenge before us in helping to refurbish this image and the Authority would like to assure all the users and others dependent on the Seaway that it will be doing everything possible in 1986, and beyond, to contribute to this objective.

Our organization has already undertaken an extensive re-examination of all critical structures, including bridges and lock walls, throughout the system — with particular attention being directed towards the more than fifty-year-old Welland Canal section. Three firms of consulting engineers have been hired to review our present inspection and maintenance procedures at the Welland to determine if there are potential problem areas that need special attention in future maintenance programs.

As a further means of ensuring the integrity of the Seaway, the Authority is currently reviewing the various options available to improve or replace present facilities and it will be reporting to the Minister of Transport on this matter later in the year.

It is obvious, however, that the challenge is not one that can be met entirely by those who are responsible for the operation of the Seaway. In recent years the Authority has benefited greatly from the advice and experience available from the major users of the waterway and formal meetings are held on a semi-annual basis. What is needed are new ideas on marketing, productivity and adaptation. Things are changing and the users and operators of the waterway will have to respond to these changes if the future of the Seaway is to be assured.

In the view of the Authority, the St. Lawrence Seaway is firmly established as both a major international waterway and a crucial element in Canada's transportation system — one that has carried over one billion tonnes of cargo during its twenty-six seasons — cargo that averages about $10 billion in value each year. Some of our recent experiences may indeed have been rather traumatic, but there is no reason to assume that they constitute a long-term trend. It is essential, in other words, that we maintain a proper sense of perspective. We sincerely believe that the current issues facing us will be dealt with successfully and that the Seaway will continue to provide a safe, reliable and economical transportation system for many years to come.


Millions Tonnes
70
60
50
40
30
20
10
0
MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION
WELLAND CANAL
Number of Transits (× 1000)
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
1959 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85

	1985/86	1984/85	1983/84	1982/83	1981/82
SEAWAY			(in thousands of dollars)		
Montreal-Lake Ontario Section					
Revenue	$ 25,482	$30,560	$28,147	$25,305	$25,980
Expenses	30,971	33,554	26,822	27,413	26,458
Operating Profit (Loss)	(5,489)	(2,994)	(1,325)	(2,108)	(478)
Investment Income	2,547	3,433	2,371	2,672	2,873
Net Profit (Loss)	(2,942)	439	3,696	564	2,395
Welland Section					
Revenue	25,653	32,453	30,406	26,735	25,637
Expenses	51,217	39,064	37,134	34,361	32,728
Operating Profit (Loss)	(25,564)	(6,611)	(6,728)	(7,626)	(7,091)
Investment Income	3,305	3,616	3,127	3,362	3,411
Net Profit (Loss)	(22,259)	(2,995)	(3,601)	(4,264)	(3,680)
Total Seaway					
Revenue	51,135	63,013	58,553	52,040	51,617
Expenses	82,188	72,618	63,956	61,774	59,186
Operating Profit (Loss)	(31,053)	(9,605)	(5,403)	(9,734)	(7,569)
Investment Income	5,852	7,049	5,498	6,034	6,284
Net Profit (Loss)	$(25,201)	$ (2,556)	$ 95	$ (3,700)	$ (1,285)
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	$ 896	$ 900	$ 511	$ 369	$ 390
Expenses	450	446	325	382	274
Profit (Loss)	$ 446	$ 454	$ 186	$ (13)	$ 116

CANADA

OFFICE OF THE AUDITOR GENERAL

The Honourable Don Mazankowski, P.C., M.P.
Minister of Transport

I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1986 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at March 31, 1986 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part XII of the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.

D. Larry Meyers, F.C.A.
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 30, 1986

as at March 31, 1986 (in thousands of dollars)

Assets

	1986	1985
Current		
Cash and term deposits	$ 2,248	$ 13,467
Deposit in Trust (Note 3)	1,863	—
Canada Bonds	13,296	—
Accounts receivable	1,526	3,092
Accrued interest receivable	1,726	2,197
Supplies inventory	2,779	2,432
	23,438	21,188
Long-term receivables (Note 4)	309	455
Investments		
Canada bonds (Note 5)	15,810	36,558
Deposits in Consolidated Revenue Fund (Note 6)	13,000	13,000
Subsidiary companies (Note 7)	10	10
	28,820	49,568
Fixed (Note 8)	592,760	597,657
	$645,327	$668,868

Liabilities

Current		
Accounts payable	$ 4,869	$ 3,677
Accrued liabilities (Note 3)	10,468	9,799
	15,337	13,476
Long-term		
Accrued employee termination benefits	12,250	12,897
Deferred interest (Note 9)	210,000	210,000
	222,250	222,897
	237,587	236,373

Contingencies (Note 12)

Equity of Canada

Contributed capital (Note 9)	624,950	624,950
Deficit	(217,210)	(192,455)
	407,740	432,495
	$645,327	$668,868

Approved:

W.A. O'NEIL
President

R.J. FORGUES
Comptroller and Treasurer

for the year ended March 31, 1986 (in thousands of dollars)

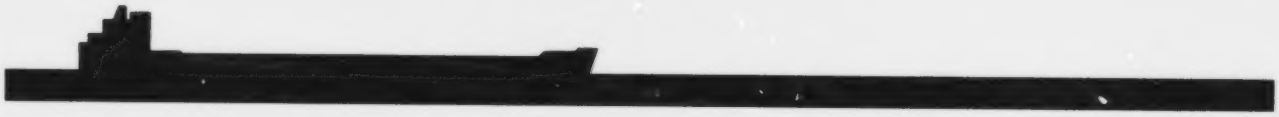
	1986					1985
	Montreal — Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Revenues						
Tolls	$ 24,538	$ 23,260	$ 47,798	$ —	**$ 47,798**	$ 59,462
Leases and licenses	456	1,835	2,291	85	**2,376**	2,382
Other	488	558	1,046	770	**1,816**	2,069
	25,482	25,653	51,135	855	**51,990**	63,913
Expenses						
Operating	6,867	10,316	17,183	—	**17,183**	16,046
Maintenance	9,695	15,001	24,696	127	**24,823**	30,876
Administration	4,418	4,544	8,962	255	**9,217**	8,809
Headquarters	3,717	4,822	8,539	36	**8,575**	8,413
Depreciation	4,221	4,826	9,047	32	**9,079**	8,851
Employee termination benefits	622	865	1,487	—	**1,487**	1,203
	29,540	40,374	69,914	450	**70,364**	74,198
Income (loss) from operations before unusual expense	(4,058)	(14,721)	(18,779)	405	**(18,374)**	(10,285)
Unusual expense items (Note 13)	(1,431)	(10,843)	(12,274)	—	**(12,274)**	—
Income (loss) from operations	(5,489)	(25,564)	(31,053)	405	**(30,648)**	(10,285)
Investment income	2,547	3,305	5,852	41	**5,893**	7,049
Income (loss for the year before extraordinary item	(2,942)	(22,259)	(25,201)	446	**(24,755)**	(3,236)
Final adjustment for settlement of claim	—	—	—	—	**—**	1,134
Net income (loss) for the year	$ (2,942)	$ (22,259)	$ (25,201)	$ 446	**$ (24,755)**	$ (2,102)

for the year ended March 31, 1986 (in thousands of dollars)

	1986			1985
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Deficit (retained earnings), beginning of the year	$ 194,050	$ (1,595)	**$ 192,455**	$ 190,353
Loss (net income) for the year	25,201	(446)	**24,755**	2,102
Deficit (retained earnings), end of the year	$ 219,251	$ (2,041)	**$ 217,210**	$ 192,455

for the year ended March 31, 1986 (in thousands of dollars)

	1986			1985
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
SOURCE OF FUNDS				
Operations				
Income (loss) for the year before extraordinary item	$ (25,201)	$ 446	**$ (24,755)**	$ (3,236)
Items not requiring an outlay of funds				
Depreciation	9,047	32	**9,079**	8,851
Employee termination benefits	1,487	—	**1,487**	1,203
Loss (gain) on disposal of fixed assets	175	—	**175**	146
	(14,492)	478	**(14,014)**	6,964
Final adjustment for settlement of claim	—	—	**—**	1,134
Reduction in long-term receivables	146	—	**146**	140
Proceeds from sale of Canada bonds	7,452	—	**7,452**	962
Transfer of Canada Bonds to current assets	13,296	—	**13,296**	—
	6,402	478	**6,880**	9,200
APPLICATION OF FUNDS				
Fixed asset additions	4,357	—	**4,357**	4,559
Transfer of accrued employee termination benefits to current liabilities	2,134	—	**2,134**	731
Deposit in Consolidated Revenue Fund	—	—	**—**	8,000
	6,491	—	**6,491**	13,290
Increase (decrease) in working capital	(89)	478	**389**	(4,090)
Working capital, beginning of the year	7,487	225	**7,712**	11,802
WORKING CAPITAL, END OF THE YEAR	$ 7,398	$ 703	**$ 8,101**	$ 7,712



1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under The St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule C Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

2. ACCOUNTING POLICIES

The financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

(a) SUPPLIES INVENTORY

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway and are recorded at cost.

(b) INVESTMENTS IN SUBSIDIARY COMPANIES

Investments in wholly-owned subsidiary companies are recorded at cost. The financial statements of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate audited financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public.

(c) FIXED ASSETS

Fixed assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(d) EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(e) PENSION PLAN

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(f) THOUSAND ISLANDS BRIDGE

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the Bridge have been recorded as fixed assets. The retained earnings of the Bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

3. DEPOSIT IN TRUST

Pending the completion of the transaction on the settlement with railroads relative to the Welland By-Pass, the Authority has transferred funds for the full payment to a trust account, and an equivalent amount is included in accrued liabilities.

4. LONG-TERM RECEIVABLES

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of one parcel of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities. Long-term receivables outstanding at March 31 are as follows:

	1986	1985
	(in thousands of dollars)	
5¼% interest, recoverable in blended annual installments of $99,519, maturing July 1986	$—	$ 94
5½% interest, recoverable in blended annual installments of $28,000, maturing in 1995	173	191
Non-interest bearing, recoverable in annual installments of $33,952, maturing in 1990	136	170
	$ 309	$ 455

5. CANADA BONDS

The long-term investment in Canada bonds at March 31, set aside by the Authority in order to provide for future major capital improvement projects, is as follows:

	1986	1985
	(in thousands of dollars)	
Cost, maturing on varying dates up to 2003	$ 15,810	$ 36,558
Par value	16,000	37,000
Market value	16,616	33,467

6. DEPOSITS IN CONSOLIDATED REVENUE FUND

Consolidated Revenue Fund deposits bearing interest, set aside by the Authority in order to provide for future payments of employee termination benefits, mature on March 31, 1989.

7. SUBSIDIARY COMPANIES AND RELATED PARTIES

Investments in wholly-owned subsidiary companies consist of the following:

	No. of shares	Cost
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCB)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	8,000
		$ 9,600

During the year ended March 31, 1986, the Authority provided JCCB with certain administration services for which it charged $581,000 (1985 — $550,000). At March 31, 1986, $76,000 was outstanding (1985 — $46,000).

Each calendar year, SIBC pays a bridge user charge to the Authority (1985 — $307,000; 1984 — $304,000) to amortize the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1986, $11.6 million (1985 — $11.9 million) in construction and interest costs remained unamortized.

The Canadian Coast Guard provides the Authority with navigational aids services. The fee paid by the Authority for this service in 1985-86 amounted to $525,000 ($500,000 in 1984-85).

8. FIXED ASSETS

	Depreciation rate	1986 Cost	1986 Accumulated depreciation	1986 Net	1985 Net
		(in thousands of dollars)			
Seaway:					
Land	—	$ 30,600	$ —	$ 30,600	$ 30,654
Channels and canals	1%	249,108	63,692	185,416	187,892
Locks	1%	235,988	80,404	155,584	157,926
Bridges and tunnels	2%	86,587	34,482	52,105	53,453
Buildings	2%	12,124	6,256	5,868	6,015
Equipment	2-20%	17,431	8,234	9,197	8,360
Remedial works	1%	134,531	24,009	110,522	111,876
Interest during construction	—	32,822	—	32,822	32,822
Works under construction	—	9,309	—	9,309	7,289
		808,500	217,077	591,423	596,287
Thousand Islands Bridge:					
Improvements	2%	1,552	215	1,337	1,370
		$ 810,052	$ 217,292	$ 592,760	$ 597,657

Since the unpaid interest on loans from Canada may be forgiven (see Note 9), no depreciation has been provided on interest of $32.8 million capitalized during construction of the Welland Modernization Project.

Following the recent incidents and considering the age of the Welland Canal, the Authority has engaged consultants to examine in detail and report on the structural condition of the system. The report will be received during 1986.

A study on the useful life of fixed assets with emphasis placed on an in-depth review of the present depreciation policy has also been undertaken.

9. EQUITY FINANCING

As of April 1, 1977, loans from Canada of $624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital. The unpaid interest of $210 million on these loans was not converted and is reflected on the balance sheet as deferred interest. This deferred interest, on which no further accrual of interest is required, is not classified as a current liability because the Crown Corporations Directorate of the Department of Finance and Treasury Board is currently studying this matter with a view to obtain approval from Parliament to have the unpaid interest forgiven. Upon forgiveness, $32.8 million will be credited to fixed assets (see Note 8) and $177.2 million will reduce the deficit.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1986 and 1985.

The Minister of Finance announced in his budget papers, tabled in the House of Commons on May 23, 1985, that the Authority would be required to contribute $30 million to the Government of Canada during the year ending March 31, 1987. On January 13, 1986 Treasury Board informed the Authority that compliance with this requirement has been deferred for an indefinite period. Consequently, no provision has been recorded in the books of the Authority.

10. INCOME TAXES

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

Undepreciated capital cost for tax purposes in excess of net book value of capital assets amounted to approximately $190 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts.

To date the Authority has accumulated research and development costs of approximately $4 million. Under Section 37 of the Income Tax Act, these costs have been deferred and are available to reduce the taxable income of future years.

11. COMMITMENTS

At March 31, 1986, contractual obligations for capital and other expenditures amounted to $2.6 million (1985 — $4.3 million).

12. CONTINGENCIES

Following the blow-out of a section of a wall at Lock 7 in October 1985, fifty-two court actions totalling $24.8 million were instituted against the Authority by shipping companies alleging economic losses suffered. In addition some 689 intentions to claim have been received. Unless formal court actions are served, these intentions to claim will lapse on June 14, 1986. In the previous year, as a result of the break-down of the Valleyfield Bridge in November 1984, thirty court actions totalling $16.8 million have been instituted and 285 intentions to claim have been received. The Authority is contesting all these claims, however, their outcome cannot be determined at this time.

The Authority is also the claimant or defendant in certain other pending or threatened claims and lawsuits.

It is the opinion of management that these actions will not result in any material losses to the Authority.

During 1985, the Authority increased its self insurance raising the amount deductible on property insurance coverage to $5 million per incident.

Renewal of insurance against economic losses suffered by other parties could not be obtained.

13. UNUSUAL ITEMS

During the course of the year, because of the incidents on the Welland Canal and at the bridges in the Montreal-Lake Ontario Section, the Authority has incurred unusual maintenance expenses, as well as unusual legal expenses. The Authority has also adjusted its accounts to reflect the terms of a settlement with a public utility. The amounts are summarized as follows:

	($000)
Unusual maintenance expenses	$ 11,218
Legal and Engineering Services	1,631
	12,849
Less adjustments to accounts re: settlement with public utility and others	575
	$ 12,274

President
W.A. O'NEIL

Vice-President
G. LANIEL

Member
W.F. BLAIR

Vice-President, Western Region
M.S. CAMPBELL

Secretary
V.C. DURANT

Chief Engineer
H.L. FERGUSON

Comptroller and Treasurer
R.J. FORGUES

Director of Operations and Maintenance
J.M. KROON

Director of Corporate Planning
J.B. McLEOD

Vice-President, Eastern Region
E.J. ROSSI

Senior Economic Advisor to the President
G.V. SAINSBURY

Director of Personnel and Administration
C.G. TRÉPANIER

Counsel
N.B. WILLANS

Head Office
Tower "A", Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1R 5A3

Headquarters
202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Eastern Region
St. Lambert Lock
St. Lambert, Quebec
J4P 3N7

Western Region
508 Glendale Avenue
St. Catherines, Ontario
L2R 6V8

Copies of this report may be obtained from
The St. Lawrence Seaway Authority, Tower "A",
Place de Ville, Ottawa, Canada, K1R 5A3.

(ISSN 0581-3298)

Le 2 juillet 1986

L'honorable John C. Crosbie, C.R., C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 152 de la Loi sur l'administration financière, j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1986.

L'an dernier, je constatais que 1984 avait été une année fort remplie tant pour les exploitants que pour les usagers de la Voie maritime. À ce moment-là nous ne pouvions guère prévoir les événements que nous réservait 1985. Sans aucun doute, ce fut l'année la plus anormale de toute l'histoire de la Voie maritime.

Tout d'abord, le trafic a baissé de plus de 20% par rapport à la saison précédente — phénomène déplorable et inattendu, puisque 1983 et 1984 avaient laissé entrevoir des signes encourageants de reprise après la récession de 1981. La cause principale des piètres expéditions de l'an dernier a été la brusque réduction des cargaisons de céréales et de minerai de fer, lesquelles constituent 60% du trafic total. Les 37,3 millions de tonnes sur la section Montréal-lac Ontario et les 41,8 millions sur le canal de Welland représentent les chiffres les plus bas enregistrés depuis plus de 15 ans.

Bien sûr, la baisse des expéditions a trouvé un écho dans les états financiers de l'Administration. Les recettes totales de 1985-1986, y compris les revenus de placements, sont tombées à 57,0 millions $, soit un écart de 12,4 millions $ par rapport au budget et de 13 millions $ par rapport au chiffre de 70,1 millions $ atteint en 1984-1985. D'autre part, le total des dépenses a été plus élevé que prévu et la perte de 25,2 millions $ a été la plus haute jamais éprouvée depuis le refinancement de l'Administration en 1977. Malgré ces résultats, l'Administration, en puisant dans ses réserves, a pu continuer à s'autosuffire pour la huitième année de suite — une situation qui sera certes compromise si le trafic de la Voie maritime ne reprend pas son allure normale.

En ce qui a trait aux opérations, la saison de 1985 s'est également révélée hors de l'ordinaire pour la Voie maritime. Depuis son ouverture, le système jouissait d'une réputation enviable en tant que voie de transport sûre et fiable. Cependant, au cours de la dernière saison, deux accidents sont venus interrompre la navigation: dans un cas, ce fut l'éclatement d'une section du mur de l'écluse 7 sur le canal de Welland; dans l'autre, un navire percuta le pont Saint-Louis sur le canal de Beauharnois. Ces malheurs, doublés de l'accident survenu au pont de Valleyfield tard à l'automne de 1984, n'ont rien fait pour améliorer le renom de fiabilité de la Voie maritime.

Il est clair que nous avons un véritable défi à relever; il nous faut refaire l'image de notre voie d'eau et je tiens à vous assurer que l'Administration va mettre tout en oeuvre en 1986 et les années suivantes pour atteindre ce but. Je dois aussi ajouter que, nonobstant les difficultés qu'elles ont causées, les malencontreuses interruptions qui ont gâté la fin de la saison de 1984 et celle de 1985 ont démontré très nettement l'importance du rôle que la Voie maritime joue à l'intérieur du réseau de transport de l'Amérique du Nord.

J'ai confiance que les problèmes auxquels nous faisons face en ce moment vont être réglés et que la Voie maritime va continuer à fournir un service sûr, fiable et économique pendant longtemps.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma plus haute considération.

W.A. O'Neil

Le trafic

Au cours des années 1983 et 1984, le trafic sur la Voie maritime manifestait des signes de reprise à la suite des effets négatifs de la pire récession économique depuis la Seconde Guerre mondiale. Malheureusement, le chiffre des expéditions de 1985 a chuté de plus de 20% par rapport à l'année précédente — soit la baisse annuelle la plus sévère depuis l'ouverture du système en 1959. Dans la section Montréal-lac Ontario, les cargaisons n'ont pas dépassé 37,3 millions de tonnes, le niveau le plus bas depuis 1969. Pour le canal de Welland, il faut remonter à 1963 pour trouver un chiffre inférieur aux 41,8 millions de tonnes enregistrées la saison dernière.

Cette situation a été d'autant plus perturbatrice qu'elle était inattendue. Avant l'ouverture de la saison, tout indiquait que le trafic de 1985 égalerait à peu près celui de 1984. En réalité, on a vu une chute de plus de 10 millions de tonnes dans la section MLO et de plus de 12 millions sur le canal de Welland. Or, fait encore plus troublant, cette baisse s'est produite au cours d'une année où la situation économique générale semblait être favorable, surtout au Canada où on notait une hausse du PNB d'environ 5%.

Si l'on jette un coup d'oeil sur la répartition des denrées transportées la saison dernière, on comprend vite la raison de ce recul. Une baisse marquée des deux principales cargaisons passant par la Voie maritime — les céréales et le minerai de fer — correspond à la perte presque totale du tonnage en 1985. Pour ce qui est des céréales, les exportations de l'Amérique du Nord sont brusquement tombées à la suite de récoltes abondantes dans le monde et d'une concurrence extrêmement vive sur les marchés. Les expéditions de céréales canadiennes et américaines par la Voie maritime ont diminué de 30%, en regard de l'année précédente et le total de quelque 16 millions de tonnes pour 1985 représente une perte sensible par rapport à la moyenne de 25 millions de tonnes atteinte au cours des sept années précédentes.

Les mouvements de minerai de fer ont continué de ressentir les contrecoups du déclin de l'industrie de l'acier aux É.-U., surtout le Mid-West qui a l'habitude de s'approvisionner surtout dans la région Grands Lacs/Saint-Laurent. Les expéditions de minerai de fer sur la section MLO sont tombées à moins de 9 millions de tonnes, tandis que sur le canal de Welland elles se chiffraient à 7 millions de tonnes — toute une dégringolade par rapport aux 20 millions de tonnes enregistrées il y a moins de dix ans.

Comme on peut s'y attendre en pareilles circonstances, les transits de navires ont aussi sensiblement baissé la saison dernière.

Néanmoins, lorsqu'on analyse cette image plutôt sombre du trafic de 1985, il ne faut pas oublier que les autres réseaux de transport qui rivalisent avec la Voie maritime — le chemin de fer, le Mississippi, ainsi que les ports des côtes est et ouest — ont également connu des reculs marqués en ce qui a trait surtout aux mouvements de céréales et de minerai de fer. Évidemment, ces deux secteurs de l'économie nord-américaine, qui traditionnellement représentent une si grande partie du trafic de la Voie maritime, connaissent de sérieux problèmes. Ainsi, tant que la situation ne s'améliorera pas, il ne serait pas réaliste d'escompter la reprise de la croissance régulière qui a caractérisé le trafic de la Voie maritime avant le début de la récession en 1981.

En bref, les perspectives actuelles ne laissent pas entrevoir d'amélioration sensible du trafic sur la Voie maritime au cours de 1986. Bien que le climat économique semble être favorable avec la croissance du PNB tant au Canada qu'aux É.-U., il n'en reste pas moins que la situation du marché des céréales et du minerai de fer n'est guère encourageante. Le marché global des céréales n'indique aucun fléchissement de la concurrence et, pour les deux pays, la difficulté sera de maintenir le niveau actuel des ventes, plutôt que de penser amélioration. Au Canada, si nos réserves actuelles augmentaient, nous pourrions peut-être hausser nos exportations; par contre, la baisse du dollar américain par rapport aux autres devises importantes et le programme américain d'encouragement à l'exportation, pourraient même ouvrir une brèche dans les marchés traditionnels du Canada. Il est donc plus probable que toute augmentation du trafic des céréales en 1986, viendra du côté des exportations étasuniennes, plutôt que canadiennes.

Pour ce qui est du minerai de fer, il est peu probable en ce moment que l'industrie de l'acier du Mid-West américain puisse sortir du marasme qui l'accable à temps pour augmenter les mouvements de cette denrée sur la Voie maritime au delà des faibles niveaux atteints en 1985. Quant au charbon, la relance de la production d'énergie nucléaire par l'Hydro Ontario et la baisse du prix du pétrole ne sont pas de nature à faire augmenter ce trafic sur la Voie maritime.

En résumé, l'évolution récente du mouvement des denrées, mise en évidence par les résultats de 1985, reflète des modifications d'ordre structurel qui semblent devoir durer. Bien sûr, ce n'est qu'une possibilité, mais il ne faut pas oublier que les tonnages de la Voie maritime ont connu des fluctuations prononcées et que l'état du marché mondial n'est pas statique; là reposent nos espoirs. Tout en admettant que les records de trafic de la fin des

années 70 ne se répèteront pas de si tôt, les usagers et exploitants de la Voie maritime réalisent qu'il reste des dizaines de millions de tonnes de marchandises à transporter dans des navires qui continueront d'emprunter la Voie maritime, le mode de transport le plus économique.

Les finances

La diminution sensible du trafic dans les deux sections du système au cours de la saison de navigation de 1985 a entraîné un manque à gagner de 12,4 millions $ par rapport aux prévisions budgétaires. Les recettes totales de l'Administration, y compris les revenus de placements, ont atteint 57,0 millions $ en regard de 70,1 millions $ en 1984-1985.

Les dépenses totales se sont élevées à 82,2 millions $ comparativement aux 78,5 millions $ prévus, y compris des postes inhabituels et non budgétisés au montant de 12,8 millions $. Ces postes non prévus, soit des services professionnels et des frais d'entretien extraordinaires, avaient trait aux incidents survenus à l'écluse no 7 et aux murs d'approche du canal de Welland, ainsi qu'aux ponts de la section MLO. Pour essayer de maintenir l'équilibre budgétaire, certains projets à faible priorité ont été retardés; malheureusement, les montants ainsi épargnés n'ont pas réussi à compenser le coût des postes extraordinaires.

En 1985-1986, la baisse des recettes et la hausse des dépenses ont entraîné une perte non prévue de 25,2 millions $, soit la plus haute depuis le refinancement en 1977. Cependant, malgré ce manque à gagner, l'Administration a réussi, en puisant dans sa réserve, à s'autosuffire pour la huitième année consécutive.

Les perspectives financières pour 1986-1987 sont peut-être un peu plus prometteuses en matière de revenu. Une légère augmentation du trafic et une révision du tarif des péages sur le canal de Welland devraient augmenter nos recettes. Toutefois, les dépenses prévues dépassent les revenus et nous prévoyons une perte de 15,9 millions $. Des pertes de cet ordre pendant deux années consécutives risquent d'épuiser nos réserves et d'accroître la difficulté de respecter notre obligation d'autosuffisance au cours des années à venir.

L'exploitation

La saison de navigation de 1985 a débuté le 1er avril et il y avait alors très peu de glace entre Montréal et Port Colborne. Les aides à la navigation étaient installées dans la section MLO le 5 avril, jour où la navigation de 24 heures sur 24 a commencé.

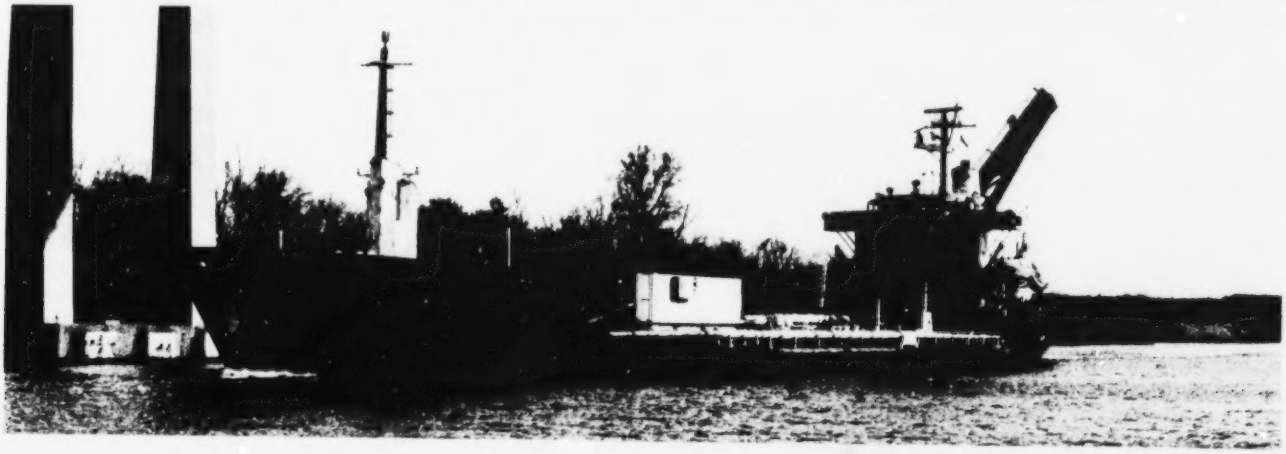
L'est du lac Érié est resté couvert d'une glace assez épaisse jusqu'au 22 avril. Bien que ralentis, les navires, assistés de brise-glaces, ont généralement pu naviguer sans entrave dans cette région.

La saison de navigation de 1985 s'est terminée le 30 décembre. La température et le gel hâtif qui ont prévalu en décembre n'ont pas été aussi favorables qu'au cours des années précédentes, mais avec l'aide des brise-glaces et des dispositifs anti-gel aux écluses, l'Administration a pu poursuivre ses opérations et tous les navires sont sortis de la Voie maritime.

Deux incidents graves ont causé des interruptions à la navigation en 1985. Le premier a eu lieu dans le canal de Welland où l'éclatement d'une section du mur est de l'écluse 7 a bloqué les navires du 14 octobre au 6 novembre. Les navires immobilisés, dont soixante-dix-sept (77) remontants et cinquante-trois (53) descendants, ont tous été libérés avant le 12 novembre.

Le second délai s'est produit dans le canal de Beauharnois où un navire descendant a frappé le pont Saint-Louis et fermé le canal à la navigation entre le 29 novembre et le 5 décembre. À la reprise de la navigation, vingt (20) navires remontants et cinquante-quatre (54) descendants attendaient pour transiter et l'embouteillage dura jusqu'au 11 décembre.

Il faut souligner que les efforts soutenus et dévoués



du personnel de la Voie maritime et des entrepreneurs privés engagés pour aider à l'Administration ont permis de réduire au minimum possible les délais causés par ces deux accidents.

Au cours de 1985-1986, en plus de son programme d'entretien régulier, l'Administration a entrepris un certain nombre de travaux importants dans tout le système. Dans la section MLO, l'installation de nouveaux arbres de couche dans les poulies des ponts de Caughnawaga et de l'écluse Saint-Lambert s'est poursuivie. Au canal de Welland, la stabilisation des murs d'amarrage au sud de l'écluse 8 et la réfection d'une section du mur de Ramey's Bend, en aval de la même écluse, ont progressé. Les réparations majeures et permanentes au mur ouest de l'écluse 7 ont été complétées ainsi que la réfection du mur est de l'écluse 2 et du mur central de l'écluse 5 jumelée.

L'application du Programme d'amélioration du contrôle de la circulation sur le canal de Welland s'est poursuivie et le nouveau système devrait entrer en fonction à l'été de 1986.

Autres points

Il est probablement juste de dire que 1985 a été une année que les usagers et les exploitants de la Voie maritime préfèreront oublier. Toutefois, certains événements méritent d'être retenus, par exemple l'accord conclu entre les autorités canadiennes et américaines visant à prolonger, en 1986, le gel des péages sur la section MLO, en vigueur depuis 1984. Néanmoins, sur le canal de Welland, l'Administration, au début de 1986, imposait avec regret une hausse de 15% de ses péages en vue de compenser, au moins en partie, le déficit important subi dans cette section canadienne du système.

On a dit, bien sûr, qu'il n'est pas logique de hausser les taux, face à la demande réduite des services de la Voie maritime, mais il faut souligner que cette hausse (la première depuis 1983) est assez modeste, soit l'équivalent de 6% en moyenne pour les navires qui franchissent les deux sections. En termes monétaires, cela veut dire environ 1/5 de cent par boisseau de céréales par exemple, ou environ 7¢ la tonne. L'Administration est d'avis qu'une majoration de cet ordre n'aura aucun effet significatif sur le volume des cargaisons en 1986.

Il n'y a pas de doute que, suite aux revers subis récemment, notre principal souci en ce moment consiste à maintenir la confiance de l'usager dans l'intégrité de la Voie maritime en tant que mode de transport sûr et fiable. Pour la première fois, l'Administration doit se pencher sérieusement sur la question. Depuis 1959, cette voie d'eau avait un dossier enviable à cet égard, en particulier pour ce qui est des interruptions à la navigation causées par des problèmes de construction. De fait, moins de 1% des délais enregistrés au cours des années est attribuable à cette source. Néanmoins, il y a eu récemment deux longues interruptions sur la Voie maritime à cause de failles structurales, la première au pont de Valleyfield en 1984 et la seconde à l'écluse 7 sur le canal de Welland en octobre 1985. Un autre arrêt a eu lieu suite à la collision d'un navire avec le pont Saint-Louis en novembre 1985.

Ces accidents qui ne sont pas reliés et qui étaient imprévisibles n'ont certes pas rehaussé le prestige de la Voie maritime, malgré sa longue histoire de fonctionnement relativement impeccable.

Nous avons donc un véritable défi à relever si nous voulons redorer le blason de la Voie maritime et l'Administration tient à assurer tous ceux qui comptent sur le bon fonctionnement de la Voie maritime qu'elle va faire tout son possible pour atteindre cet objectif.

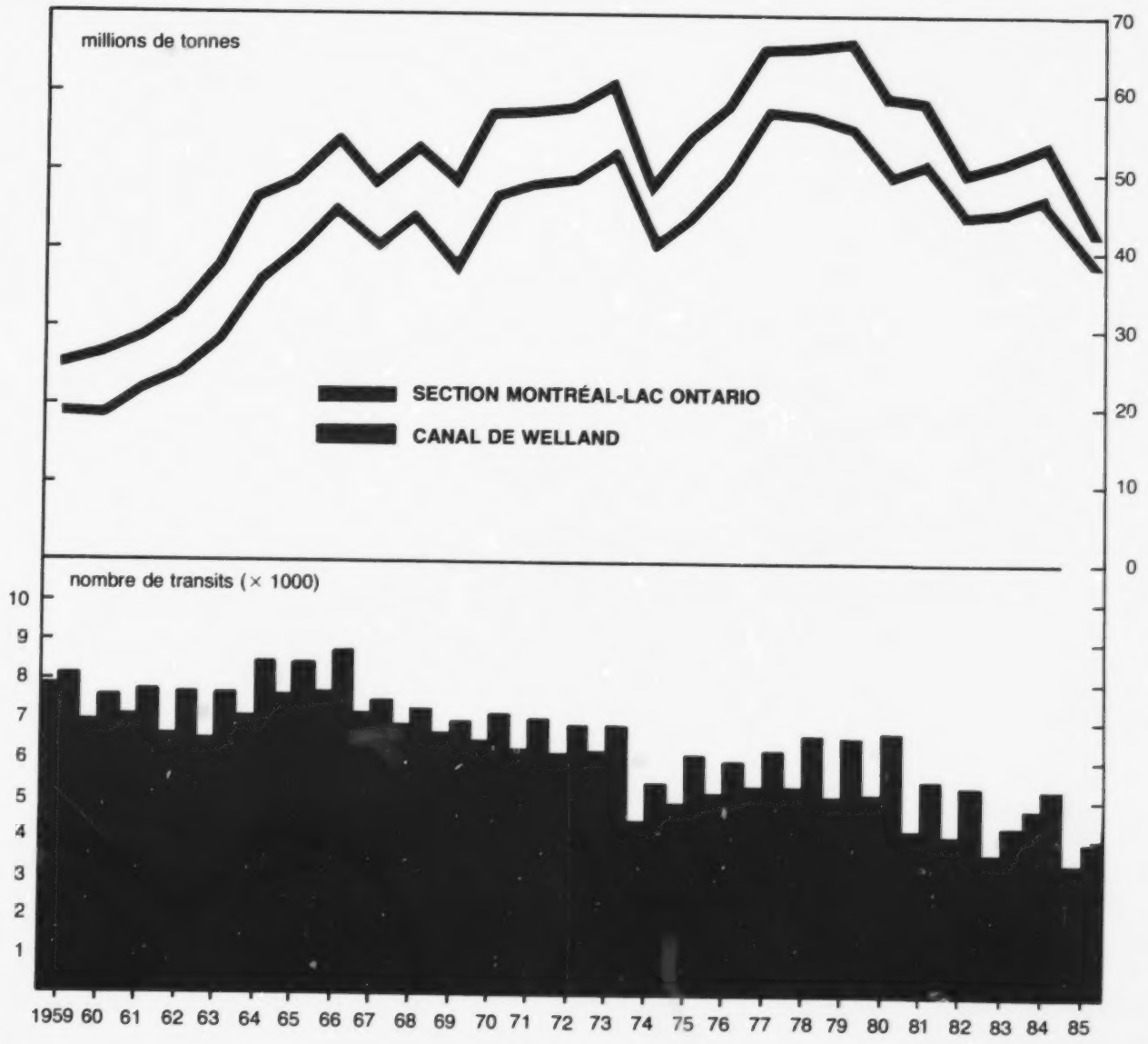
Nous avons entrepris un nouvel examen complet des installations principales de la voie maritime, notamment les ponts et les murs d'écluses et, tout particulièrement les structures du canal de Welland qui a plus de cinquante ans. Trois firmes d'ingénieurs-conseils étudient nos présentes méthodes d'inspection et d'entretien sur le canal de Welland afin d'assurer que tout point faible reçoive une attention particulière dans nos programmes d'entretien.

Comme moyen supplémentaire d'assurer l'intégrité de la Voie maritime, l'Administration a déjà entrepris une étude des diverses options offertes en vue d'améliorer ou de remplacer les installations existantes et elle va faire rapport au ministre des Transports sur cette question plus tard au cours de l'année.

Toutefois, il est clair qu'il n'appartient pas aux seuls responsables de l'exploitation de la Voie maritime de relever le défi. Ces dernières années, l'Administration a beaucoup profité des conseils et de l'expérience des principaux usagers de la voie d'eau qu'elle rencontre officiellement deux fois par année. Il nous faut des idées nouvelles sur la commercialisation, la productivité et l'adaptation. Les choses changent; usagers et exploitants doivent réagir à ces changements afin d'assurer l'avenir de la Voie maritime.

Aux yeux de l'Administration, la Voie maritime du Saint-Laurent est solidement établie à la fois comme grande voie d'eau internationale et élément vital du réseau de transport du Canada. Plus d'un milliard de tonnes de marchandises ont été acheminées sur la voie depuis 1959, cargaisons dont la valeur s'élève à une dizaine de milliards $ par année. Nous n'avons aucune raison de croire que les expériences bouleversantes vécues récemment se répèteront et nous nous devons d'envisager les faits dans leur juste perspective.

Nous croyons sincèrement que les problèmes auxquels nous faisons face seront résolus et que la Voie maritime continuera d'offrir un mode de transport sûr, fiable et économique.


millions de tonnes
70
60
50
40
30
20
10
0
SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO
CANAL DE WELLAND
nombre de transits (× 1000)
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
1959 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85

	1985/86	1984/85	1983/84	1982/83	1981/82
			(en milliers de dollars)		
VOIE MARITIME					
Secteur Montréal-lac Ontario					
Revenus	$ 25,482	$30,560	$28,147	$25,305	$25,980
Dépenses	30,971	33,554	26,822	27,413	26,458
Bénéfice (perte) d'exploitation	(5,489)	(2,994)	(1,325)	(2,108)	(478)
Revenus de placements	2,547	3,433	2,371	2,672	2,873
Bénéfice net (perte)	(2,942)	439	3,696	564	2,395
Secteur Welland					
Revenus	25,653	32,453	30,406	26,735	25,637
Dépenses	51,217	39,064	37,134	34,361	32,728
Bénéfice (perte) d'exploitation	(25,564)	(6,611)	(6,728)	(7,626)	(7,091)
Revenus de placements	3,305	3,616	3,127	3,362	3,411
Bénéfice net (perte)	(22,259)	(2,995)	(3,601)	(4,264)	(3,680)
Total — Voie maritime					
Revenus	51,135	63,013	58,553	52,040	51,617
Dépenses	82,188	72,618	63,956	61,774	59,186
Bénéfice (perte) d'exploitation	(31,053)	(9,605)	(5,403)	(9,734)	(7,569)
Revenus de placements	5,852	7,049	5,498	6,034	6,284
Bénéfice net (perte)	$(25,201)	$ (2,556)	$ 95	$ (3,700)	$ (1,285)
PONT DES MILLES-ÎLES					
Revenus	$ 896	$ 900	$ 511	$ 369	$ 390
Dépenses	450	446	325	382	274
Bénéfice (perte)	$ 446	$ 454	$ 186	$ (13)	$ 116

CANADA

BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL

L'honorable Don Manzankowski, C.P., député
Ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1986 ainsi que les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de l'Administration au 31 mars 1986 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la Partie XII de la Loi sur l'administration financière et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

pour le Vérificateur général du Canada

D. Larry Meyers, F.C.A.
Sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 30 mai 1986

au 31 mars 1986 (en milliers de dollars)

Actif

	1986	1985
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme	$ 2,248	$ 13,467
Dépôt en fidéicommis (note 3)	1,863	—
Obligations du Canada	13,296	—
Débiteurs	1,526	3,092
Intérêts courus à recevoir	1,726	2,197
Stocks de fournitures	2,779	2,432
	23,438	21,188
Débiteurs à long terme (note 4)	309	455
Placements		
Obligations du Canada (note 5)	15,810	36,558
Dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé (note 6)	13,000	13,000
Filiales (note 7)	10	10
	28,820	49,568
Immobilisations (note 8)	592,760	597,657
	$645,327	$668,868

Passif

À court terme		
Créditeurs	$ 4,869	$ 3,677
Frais courus (note 3)	10,468	9,799
	15,337	13,476
À long terme		
Prestations de cessation d'emploi courues	12,250	12,897
Intérêts reportés (note 9)	210,000	210,000
	222,250	222,897
	237,587	236,373
Éventualités (note 12)		

Avoir du Canada

Capital d'apport (note 9)	624,950	624,950
Déficit	(217,210)	(192,455)
	407,740	432,495
	$645,327	$668,868

Approuvé:

le Président	le Contrôleur et Trésorier
W.A. O'NEIL	R.J. FORGUES

pour l'exercice terminé le 31 mars 1986 (en milliers de dollars)

	1986					1985
	Secteur Montréal — lac Ontario	Secteur Welland	Total Voie Maritime	Pont des Mille-Îles	Total	Total
Revenus						
Péage	$ 24,538	$ 23,260	$ 47,798	$ —	**$ 47,798**	$ 59,462
Baux et permis	456	1,835	2,291	85	**2,376**	2,382
Autre revenu	488	558	1,046	770	**1,816**	2,069
	25,482	25,653	51,135	855	**51,990**	63,913
Dépenses						
Exploitation	6,867	10,316	17,183	—	**17,183**	16,046
Entretien	9,695	15,001	24,696	127	**24,823**	30,876
Administration	4,418	4,544	8,962	255	**9,217**	8,809
Bureau central	3,717	4,822	8,539	36	**8,575**	8,413
Amortissement	4,221	4,826	9,047	32	**9,079**	8,851
Prestations de cessation d'emploi	622	865	1,487	—	**1,487**	1,203
	29,540	40,374	69,914	450	**70,364**	74,198
Bénéfice (perte) d'exploitation avant les éléments inhabituels	(4,058)	(14,721)	(18,779)	405	**(18,374)**	(10,285)
Éléments inhabituels (note 13)	(1,431)	(10,843)	(12,274)	—	**(12,274)**	—
Bénéfice (perte) d'exploitation	(5,489)	(25,564)	(31,053)	405	**(30,648)**	(10,285)
Revenus de placement	2,547	3,305	5,852	41	**5,893**	7,049
Bénéfice (perte) pour l'exercice avant le poste extraordinaire	(2,942)	(22,259)	(25,201)	446	**(24,755)**	(3,236)
Redressement définitif pour le règlement d'une réclamation	—	—	—	—	—	1,134
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	$ (2,942)	$ (22,259)	$ (25,201)	$ 446	**$ (24,755)**	$ (2,102)

pour l'exercice terminé le 31 mars 1986 (en milliers de dollars)

	1986			1985
	Voie Maritime	Pont des Mille-Îles	Total	Total
Déficit (bénéfices non répartis) au début de l'exercice	$ 194,050	$ (1,595)	**$ 192,455**	$ 190,353
Perte (bénéfice net) pour l'exercice	25,201	(446)	**24,755**	2,102
Déficit (bénéfices non répartis) à la fin de l'exercice	$ 219,251	$ (2,041)	**$ 217,210**	$ 192,455

pour l'exercice terminé le 31 mars 1986 (en milliers de dollars)

	1986			1985
	Voie Maritime	Pont des Milles-Iles	Total	Total
PROVENANCE DES FONDS				
Exploitation				
Bénéfice (perte) pour l'exercice avant le poste extraordinaire	$ (25,201)	$ 446	**$ (24,755)**	$ (3,236)
Eléments n'exigeant aucune mise de fonds				
Amortissement	9,047	32	**9,079**	8,851
Prestations de cessation d'emploi	1,487	—	**1,487**	1,203
Perte (gain) à l'aliénation d'immobilisations	175	—	**175**	146
	(14,492)	478	**(14,014)**	6,964
Redressement définitif pour le règlement d'une réclamation	—	—	**—**	1,134
Réduction des débiteurs à long terme	146	—	**146**	140
Produit de la vente d'obligations du Canada	7,452	—	**7,452**	962
Virement d'obligations du Canada à l'actif à court terme	13,296	—	**13,296**	—
	6,402	478	**6,880**	9,200
UTILISATION DES FONDS				
Additions aux immobilisations	4,357	—	**4,357**	4,559
Virement des prestations de cessation d'emploi courues au passif à court terme	2,134	—	**2,134**	731
Dépôt auprès du Fonds du revenu consolidé	—	—	**—**	8,000
	6,491	—	**6,491**	13,290
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	(89)	478	**389**	(4,090)
Fonds de roulement au début de l'exercice	7,487	225	**7,712**	11,802
FONDS DE ROULEMENT À LA FIN DE L'EXERCICE	$ 7,398	$ 703	**$ 8,101**	$ 7,712

1. POUVOIR ET OBJECTIFS

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'État mère à l'Annexe "C" de la Partie I de la Loi sur l'administration financière.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés tels les ponts qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables.

a) STOCKS DE FOURNITURES

Les stocks de fournitures comprennent du matériel et des fournitures utilisés à l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime et ils sont enregistrés au prix coûtant.

b) PLACEMENTS DANS LES FILIALES

Les placements dans les filiales en propriété exclusive sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne s'accumulent pas à l'Administration. Des états financiers vérifiés distincts pour chaque société filiale sont disponibles au public.

(c) IMMOBILISATIONS

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées utiles estimatives des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont faites. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.

L'amortissement est enregistré selon la méthode linéaire, d'après les durées utiles estimatives des éléments d'actif.

d) PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI

Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément de passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accumulent les prestations pour les employés.

(e) RÉGIME DE RETRAITE

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pension de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

(f) PONT DES MILLES-ÎLES

En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du Pont des Mille-Îles tandis que la valeur immobilisée était dévolue à Sa Majesté, du chef du Canada. Les dépenses en capital effectuées subséquemment par l'Administration pour améliorer le Pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non répartis du Pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.

Les présents états financiers déclarent de manière distincte l'exploitation du Pont des Mille-Îles en prenant pour acquis que sa gestion et son exploitation par l'Administration sont autonomes par rapport à l'exploitation de la Voie maritime.

3. DÉPÔT EN FIDÉICOMMIS

En attendant l'achèvement de l'opération visant le règlement avec les chemins de fer à propos du contournement de Welland, l'Administration a viré des fonds pour le paiement en entier à un compte en fidéicommis, et une somme équivalente fait partie des frais courus.

4. DÉBITEURS À LONG TERME

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente d'une parcelle de terrain et pour le recouvrement du coût qui est associé à la construction de certaines installations. Les débiteurs à long terme suivants n'avaient pas été réglés au 31 mars:

	1986	1985
	(en milliers de dollars)	
Une créance venant à échéance en juillet 1986 et portant intérêt à 5¼%, comportant le remboursement annuel d'une somme de $99,519, capital et intérêts réunis	$—	$ 94
Une créance venant à échéance en 1995 et portant intérêt à 5½%, comportant le remboursement annuel d'une somme de $28,000, capital et intérêts réunis	173	191
Une créance venant à échéance en 1990 et ne portant pas intérêt, comportant le remboursement annuel d'une somme de $33,952	136	170
	$ 309	$ 455

5. OBLIGATIONS DU CANADA

Les placements à long terme en obligations du Canada, mis à part par l'Administration afin d'établir une provision quant aux grands projets d'amélioration des immobilisations à venir, se détaillent comme il suit au 31 mars:

	1986	1985
	(en milliers de dollars)	
Coût, échéance à des dates diverses jusqu'en 2003	**$ 15,810**	$ 36,558
Valeur au pair	**16,000**	37,000
Valeur au marché	**16,616**	33,467

6. DÉPÔTS AUPRÈS DU FONDS DU REVENU CONSOLIDÉ

Les dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé qui portent intérêt, mis à part par l'Administration afin d'établir une provision quant aux versements futurs de prestations de cessation d'emploi, viennent à échéance le 31 mars 1989.

7. FILIALES ET APPARENTÉS

Les placements dans les filiales en propriété exclusive comportent les éléments suivants:

	Nombre d'actions	Coût
L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.p.G.L.)	15	$ 1,500
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)	1	100
La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P.i.V.m.)	8	8,000
		$ 9,600

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1986, l'Administration a fourni à la P.J.C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé $581,000 (1985 — $550,000). Au 31 mars 1986, la somme de $76,000 n'était pas réglée (1985 — $46,000).

Chaque année civile, la C.P.i.V.m. verse une redevance d'utilisation à l'Administration (1985 — $307,000; 1984 — $304,000) afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction et d'intérêt reliés au Pont du chenal nord. Au 31 mars 1986, $11.6 millions (1985 — $11.9 millions) en frais de construction et d'intérêt n'avaient pas été amortis.

La Garde côtière canadienne fournit à l'Administration les services d'aide à la navigation. L'honoraire versé par l'Administration pour ce service en 1985-1986 s'est élevé à $525,000 ($500,000 en 1984-1985).

8. IMMOBILISATIONS

	Taux d'amortissement	1986			1985
		Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
			(en milliers de dollars)		
Voie maritime:					
Terrain	—	$ 30,600	$ —	$ 30,600	$ 30,654
Chenaux et canaux	1%	249,108	63,692	185,416	187,892
Écluses	1%	235,988	80,404	155,584	157,926
Ponts et tunnels	2%	86,587	34,482	52,105	53,453
Bâtiments	2%	12,124	6,256	5,868	6,015
Matériel	2-20%	17,431	8,234	9,197	8,360
Travaux de réfection	1%	134,531	24,009	110,522	111,876
Intérêt lors des travaux de construction	—	32,822	—	32,822	32,822
Ouvrages en voie de construction	—	9,309	—	9,309	7,289
		808,500	217,077	591,423	596,287
Pont des Milles-Îles:					
Améliorations	2%	1,552	215	1,337	1,370
		$ 810,052	$ 217,292	$ 592,760	$ 597,657

Puisque l'intérêt non acquitté sur les emprunts auprès du Canada pourrait être remis (voir la note 9), aucune provision pour l'amortissement n'a été établie sur l'intérêt de $32.8 millions capitalisé lors des travaux de rénovation du canal de Welland.

À la suite d'incidents récents et vu l'âge du Canal Welland, l'Administration a embauché des experts-conseils pour en faire l'examen en détail et faire rapport sur la condition des structures du système. Le rapport sera remis au cours de l'année 1986.

Une étude de la durée utile des immobilisations qui met l'accent sur une revue en profondeur de la politique actuelle en matière d'amortissement a également été entreprise.

9. FINANCEMENT PAR CAPITAUX PROPRES

Au 1er avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de $624.95 millions ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport. Les intérêts en souffrance sur ces emprunts, au montant de $210 millions n'ont pas été convertis et ils sont déclarés au bilan en tant qu'intérêts reportés. Ces intérêts reportés, sur lesquels il n'est plus exigé de comptabiliser les intérêts courus, n'apparaissent pas dans le passif à court terme car la Direction des sociétés d'État du ministère des Finances et le conseil du Trésor étudient actuellement cette question afin d'obtenir du Parlement l'approbation de la remise de l'intérêt non acquitté. Lors de la remise, la somme de $32.8 millions sera créditée aux immobilisations (voir la note 8) et la somme de $177.2 millions sera portée en réduction du déficit.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le ministre à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1986 et 1985.

Le ministre des Finances a annoncé dans ses documents sur le Budget, déposés à la Chambre des communes le 23 mai 1985, que l'Administration sera sommée de contribuer $30 millions au gouvernement du Canada au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 1987. Le 13 janvier 1986, le Conseil du Trésor a avisé l'Administration que la conformité à cette exigence avait été reportée pour une période indéfinie. Par conséquent, aucune provision n'a été établie aux livres de l'Administration.

10. IMPÔTS SUR LE REVENU

L'Administration, en tant que société d'État fédérale ainsi que prescrite, est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est assujettie à aucun impôt provincial sur le revenu.

La fraction non amortie du coût en capital des immobilisations, aux fins de l'impôt sur le revenu, dépasse la valeur comptable nette de ces immobilisations par une somme d'environ $190 millions. L'incidence fiscale de cet excédent n'a pas été enregistrée dans les comptes.

À ce jour, l'Administration a effectué des dépenses de recherches et développement pour une somme d'environ $4 millions. En vertu de l'Article 37 de la Loi de l'impôt sur le revenu, ces dépenses ont été reportées et sont disponibles pour réduire le revenu imposable des exercices à venir.

11. ENGAGEMENTS

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses se chiffraient au 31 mars 1986 à $ 2.6 millions (1985 — $ 4.3 millions).

12. ÉVENTUALITÉS

À la suite du renversement d'une partie du mur à l'Écluse 7 en octobre 1985, cinquante-deux poursuites juridiques s'élevant à $ 24.8 millions ont été intentées contre l'Administration par des sociétés maritimes qui allèguent avoir subi des pertes économiques. De plus, quelque 689 avis d'intention quant à des réclamations ont été reçus. À moins que des poursuites juridiques officielles soient signifiées, ces avis d'intention quant à des réclamations cesseront d'être en vigueur le 14 juin 1986. Lors de l'exercice précédent, à la suite du bris du pont de Valleyfield en novembre 1984, trente poursuites judiciaires s'élevant à $ 16.8 millions ont été intentées et 285 avis d'intention quant à des réclamations ont été reçus. L'Administration conteste toutes ces réclamations, cependant, le dénouement de celles-ci ne peut être établi présentement.

L'Administration est également requérante ou défenderesse dans certains autres procès ou réclamations en cours ou dont on la menace.

La direction est d'avis que ces actions en justice n'entraîneront pas de pertes relativement importantes pour l'Administration.

Au cours de 1985, l'Administration a augmenté son auto-assurance en relevant la somme déductible pour l'assurance sur la propriété à $ 5 millions par incident.

Le renouvellement de l'assurance portant sur les pertes économiques subies par des tiers n'a pu être obtenu.

13. ÉLÉMENTS INHABITUELS

Au cours de l'exercice, vu les incidents sur le Canal Welland et aux ponts de la section Montréal-lac Ontario, l'Administration a défrayé des dépenses inhabituelles d'entretien, de même que des dépenses juridiques inhabituelles. L'Administration a également rajusté ses comptes afin de déclarer les modalités d'un règlement avec un service d'utilité publique. Les sommes sont récapitulées de la façon suivante:

	($000)
Dépense inhabituelle d'entretien	$11,218
Services juridiques et de génie	1,631
	12,849
Déduire les rajustements aux comptes à l'égard du règlement avec le service d'utilité publique et d'autres	575
	$12,274

Président
W.A. O'NEIL

Vice-président
G. LANIEL

Membre
W.F. BLAIR

Vice-président, Région ouest
M.S. CAMPBELL

Secrétaire
V.C. DURANT

Ingénieur en chef
H.L. FERGUSON

Contrôleur et trésorier
R.J. FORGUES

Directeur de l'exploitation et de l'entretien
J.M. KROON

Directeur de la planification de l'entreprise
J.B. McLEOD

Vice-président, Région est
E.J. ROSSI

Premier conseiller en économique du Président
G.V. SAINSBURY

Directeur du personnel et de l'administration
C.G. TRÉPANIER

Avocat-conseil
N.B. WILLANS

Siège social
Tour "A", Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1R 5A3

Bureau principal
202, rue Pitt
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Région est
Écluse de Saint-Lambert
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Région ouest
508, avenue Glendale
St. Catherines, Ontario
L2R 6V8

On peut se procurer des exemplairs de ce rapport en s'adressant à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, Tour "A", Place de Ville, Ottawa, Canada K1R 5A3.

(ISSN 0581-3298)